

شركة تونس الطرقات السيّارة

أحدثت شركة تونس الطرقات السيّارة في 15 ماي 1992، وهي شركة خفية الاسم تمتلك الدولة 98,92 % من رأس مالها الذي ارتفع من 4 م.د في سنة 1992 إلى 999,529 م.د في سنة 2013.

وتتولّى الشركة استغلال الطرقات السيّارة بنظام الاستخلاص طبقا لاتفاقيات اللزّمة المبرمة مع الدولة التونسية زيادة على إصلاح وصيانة شبكة الطرقات السيّارة وبناء واستغلال أجزاء جديدة من الطرقات السيّارة.

وانطلق إنشاء الطرقات السيّارة بالجمهورية التونسية من خلال جزء يربط تونس بالحمامات، أنجزته الوزارة المكلفة بالتجهيز في سنة 1986. وتم في شهر مارس 1994، إنجاز الجزء الرابط بين الحمامات ومساكن وإسناد لزّمة استغلال الطريق السيّارة حمام الأنف-مساكن لفائدة الشركة وتفعيل استخلاص عوائد المرور بالطريق السيّارة "أ1" تونس-مساكن.

وشرعت الشركة في سنة 1999 في إنجاز الطريق السيّارة "أ4" تونس-بنزرت وتفعيل الاستخلاص بها في سنة 2003، وإنجاز الطريق السيّارة "أ3" تونس-مجاز الباب-وادي الزرقاء في سنة 2002 وتفعيل استخلاص عوائد المرور بها في سنة 2009. وشرعت الشركة في سنة 2004 في أشغال إنجاز الطريق السيّارة أ1 مساكن-صفاقس التي دخلت حيز الاستغلال في شهر ديسمبر 2010. ويبلغ طول شبكة الطرقات السيّارة في شهر أكتوبر 2014 ما يساوي 358 كيلومترا.

وتنجز الشركة حاليّا أشغال الطريق السيّارة صفاقس-قابس بطول 155 كيلومترا ومدنين-رأس الجدير وطولها 92 كيلومترا ووادي الزرقاء-بوسالم بطول 54 كيلومترا.

وبلغت مداخيل الشركة في سنة 2013 ما قدره 56,763 م.د. وسجّلت خسائر قدرها 4,134 م.د في سنة 2011 و4,050 م.د في سنة 2012 مقابل أرباح في سنة 2013 بلغت 3,756 م.د. وبلغ عدد أعوان الشركة 1457 عونا في شهر ماي 2014 منهم 83 % عونا قارّا. وبلغت أعباء الأعوان في سنة 2014 ما قدره 22,142 م.د⁽¹⁾.

وللوقوف على مدى توفّق الشركة في القيام بمهامها على الوجه الأفضل، تولّت دائرة المحاسبات إنجاز مهمّة رقابية ميدانية شملت بالأساس الفترة الممتدّة بين 2009 و2014 وخصّصت

⁽¹⁾ القوائم المالية لسنة 2014 غير مصدق عليها.

المسائل المتعلقة باستغلال الطرقات السيّارة والمداخل المتأثية من استغلالها وصيانة الطرقات السيّارة وبالتصرّف في الصّفقات وبالتصرّف الإداري والمالي. وشملت الأعمال الرقابية المصالح المركزية للشركة وأقاليم تركي وبنزرت ومجاز الباب وزيارات ميدانية إلى مختلف الطرقات السيّارة في طور الاستغلال ومشروع إنجاز الطريق السيّارة وادي الزرقاء- بوسالم.

أبرز الملاحظات

- نظام الاستغلال

تضمّن نظام الاستغلال الذي تمّ تركيزه في إطار صفقة أبرمت في 2007 جملة من النقائص أدّت إلى تحمّل الشركة خسائر ماليّة بسبب تغييره أو إصلاحه بلغت 1,636 م.د و 128100 أورو. وبالإضافة إلى ذلك، لم يلتزم صاحب الصفقة بتوفير كافّة التجهيزات والمكونات موضوع الصفقة بالرغم من انتهاء المدّة التعاقدية للصفقة منذ 9 أفريل 2008.

ولم تطالب الشركة ضمن الدّعوى التي رفعتها ضدّ صاحب الصفقة بخطايا التأخير التي نصّ عليها الفصل 24 من عقد الصفقة.

وأمضت الشركة عقد صيانة للتجهيزات ولمعدات الاستخلاص قبل القيام بالقبول الوقي للصفقة وهو ما نتج عنه تحمّل الشركة لما قدره 181,8 ألف أورو و 101,431 ألف دينار.

لذا يتأكّد أن تحرص الشركة على استخلاص جميع مستحقّاتها لدى صاحب هذه الصفقة.

- مداخيل الاستغلال وبيع بطاقات الاشتراك

لا تقوم الشركة بمقاربة المداخيل المستخرجة من المنظومة مع تلك المصحّح بها ممّا انجرّ عنه نقص في مداخيل معاليم المرور بلغ 5,639 م.د خلال الفترة 2011-2013 إلى جانب نقص في مداخيل شحن البطاقات ناتج عن عمليّات شحن ليس لها أثر بالمنظومة الإعلامية.

ويتعيّن للغرض إرساء مراقبة فعّالة لمداخيل الاستغلال وخاصة منها تلك المتأتية من معاليم المرور ومداخيل بيع بطاقات الاشتراك وذلك بمقاربة المداخيل المستخرجة من المنظومة بتلك المصحّح بها بما يمكن من تحديد الفوارق وتبريرها.

- المداخل المتأتية من استغلال فضاءات الخدمات والاستراحة

لا تحرص الشركة على مطالبة مستغلي المحطات التي تعمل بنظام أتاوات متغيرة بالوثائق المحاسبية للتثبت من صحة المبالغ التي يصرحون بها. ولوحظ ضعف معدّل معاليم استغلال هذه المحطات خلال الفترة 2011-2013 ما قدره 84 أ.د مقارنة بمعدّل معاليم استغلال المحطات المنضوية تحت نظام الأتاوات القارة والذي بلغ 243 أ.د خلال نفس الفترة. وقامت الشركة بتغيير صيغة أتاوات محطتي خدمات من أتاوة قارة إلى أتاوة متغيرة ممّا انجرّ عنه نقص في مداخلها بما قدره 913 أ.د.

ولا تقوم الشركة بتطبيق الخطايا المترتبة عن التأخير في سداد الأتاوات وهو ما نتج عنه حرمانها من مداخل تناهز 100 أ.د.

كما لم تحرص الشركة على متابعة تقدم أشغال إنجاز المحطات ممّا نتج عنه تأخير وصل إلى 12 شهرا مقارنة بالأجال التعاقدية ونقص في مداخل الشركة بحوالي 1,968 م.د.

ولمعالجة هذه الوضعية، يتعيّن على الشركة مزيد الحرص على تطبيق ومتابعة بنود عقود لزمات استغلال فضاءات الخدمات وذلك لتفادي النقص في المداخل خاصة بالنسبة إلى فضاءات الخدمات التي تعمل حسب نظام الأتاوات المتغيرة.

- الصيانة والسلامة بالطرق السيارّة

ترتبط أعمال الصيانة بظهور عيوب أو تشققات على الطبقة العلوية للمعبّد. ودأبت الشركة على تأجيل إنجاز مشاريع الصيانة إلى حين أن يصبح التدخل للصيانة ضروريا وعاجلا وهو ما انجرّ عنه عموما تدهور حالة الطرق السيارّة.

ولم تحرص الشركة على توفير كل مقومات السلامة لمستعملي الطرق السيارّة حيث سجّل تأخير في إصلاح الزلاّقات المتضررة من الحوادث تجاوز في بعض الأحيان شهرين. وتسبّب هذه الوضعية أحيانا في تسلّل مترجلين أو حيوانات إلى الطّريق السيارّة وقد نتج عن ذلك وقوع 296 حادث مرور خلال الفترة 2010-2013.

ولمعالجة هذه الوضعية، يتعيّن على الشركة إيلاء عملية صيانة الطرق السيارّة الأهمية اللازمة ممّا يسمح بالحفاظ على حالة الطرق وعلى سلامة مستعمليها بالإضافة إلى مزيد إحكام

التدخلات الوقائية لحماية حوزة الطريق السيارة وذلك بإصلاح وتعويض زلاقات الأمان مباشرة إثر تضررها.

- التصرف في الصفقات

تم تسجيل تأخير هام في تنفيذ صفقات بناء الطرقات السيارة التي هي في طور الإنجاز خلال الفترة 2009-2013 وصل إلى حدّ تجاوز الأجل التعاقدية ولم يتجاوز معدل تقدّم الأشغال 58 %. وترجع أهم أسباب هذا التّأخير إلى المشاكل العقارية وإلى النقائص المسجّلة على مستوى الدراسات الأولية إلى جانب عدم الوقوف في الإبتان على إخلال المقاولات بالالتزامات المناطة بعهدتها وعدم اتخاذ الإجراءات الردعية في شأنها.

ولا تحدّد الشركة حاجياتها بصفة دقيقة مما أجبرها على إبرام ملاحق لعدد 20 صفقة من مجموع 90 صفقة خلال الفترة 2009-2013 قصد تغيير الخاصيات الفنية أو الترفيع في الأحجام الأصلية للصفقات.

ولم تحرص الشركة على ختم صفقاتها حيث تمّ إلى غاية شهر أكتوبر 2014 إحصاء 163 صفقة لم يتمّ ختمها رغم أنّ بعضها يعود إلى سنة 1999.

ولمعالجة هذه الوضعية، يتعيّن على الشركة التحكّم في آجال تنفيذ صفقات بناء الطرقات السيارة ومعالجة الصعوبات التي من شأنها الحيلولة دون احترام الآجال التعاقدية.

كما تدعى الشركة إلى ضبط الحاجيات بدقّة قبل الإعلان عن المنافسة والعمل على مزيد التحكّم في آجال إبرام الصفقات والحرص على الشّروع في تنفيذها في المواعيد المقرّرة وختم الصفقات في الآجال المعقولة.

- التصرف في الموارد البشرية

تولّت الشركة إدراج تنقيحات على اتّفاقيّة المؤسسة دون عرضها على سلطة الإشراف ودون احترام الإجراءات القانونيّة الجاري بها العمل في المجال. وتعلّقت هذه التنقيحات أساسا بمتابعة التكوين وهو ما اضطرّ الشركة إلى تسوية وضعيات الأعوان الذين تابعوا تكويننا دون مراعاة حاجياتها الفعلية.

وبخصوص المناظرات الداخلية، لم تتقيّد الشركة بشرط الخمس سنوات أقدميّة في الخطّة الأدنى مباشرة عند قيامها بانتدابات من بين أعوانها.

ويتمّ إنجاز الساعات الإضافية دون برمجة مسبقة ودون الحصول على موافقة الرئيس المباشر. كما تمّ إسناد ساعات إضافية بدون موجب لفائدة أعوان استخلاص كلّفت الشركة 123 أ.د.

وتقوم الشركة بصرف منحة الإيجار لفائدة 42 عوناً دون موجب ممّا حمّلها أعباء ماليّة بلغت حوالي 51 أ.د سنوياً.

كما تحمّلت الشركة خلال الفترة 2010-2014 ودون موجب أعباء تعلّقت بمصاريف علاج الأعوان بلغت 287 أ.د.

ويتعيّن في هذا الخصوص الالتزام باحترام النصوص القانونية والتّشريع الجاري بها العمل في مجال التصرف في الموارد البشرية.



I- نظام الاستغلال

يتكوّن نظام الاستغلال من مجموعة المنظومات الإعلامية ومن التّجهيزات المركّزة في الممرّات وداخل غرف الاستخلاص التي تمكّن من تسيير مرور العربات بمختلف الأصناف واستخلاص معاليم المرور. ويتمّ تحويل كلّ المعطيات المتأتية من الممرّات إلى الحاسوب الموجود في غرفة الاستخلاص الذي يقوم بتحويلها إلى خادّم المحطّة بعد تسجيلها.

وتعتمد الشركة في مجال الاستخلاص على منظومة شركة CS المركّزة بالطريق السّيّارة 1أ الشمالية "حمام الأنف-مساكن" والطريق السّيّارة 3أ "تونس-وادي الزّرقاء" ومنظومة شركة GEA المركّزة بالطريق السّيّارة 4أ "تونس-بنزرت" والطريق السّيّارة 1أ الجنوبية "مساكن-صفاقس".

وقد تمّ تركيز منظومة شركة CS في إطار الصّفقة عدد 2007-38⁽¹⁾ وتبيّن أنّها تضمّنت عديد النّقائص والعيوب على مستوى عديد التّجهيزات والمعدّات التي تمّ توفيرها والتي تمّ خلاصها دون قيام الشركة بالتثبت من مدى مطابقتها لمقتضيات الصّفقة. وقد حالت الإخلالات المسجّلة دون استغلال الشركة لهذه التّجهيزات على الوجه الأكمل وهو ما أدّى إلى تحمّلها لخسائر ماليّة ناتجة عن تغييرها أو إصلاحها.

ففي خصوص تجهيزات قراءة التّذاكر، تضمّنت الصّفقة من بين مكوّناتها اقتناء قارئ تذاكر من نوع ML بسعر 60 ألف أورو للطّرات السّيّارة 3أ و4أ تمّ تركيبها من قبل شركة CS منذ شهر ماي 2009 وخلاصها من قبل شركة تونس الطرقات السّيّارة دون التفتّن إلى أنّها تحمل عيوباً تحول دون استخدامها (أعطاب متكرّرة، صعوبات ميكانيكيّة لإرجاع الصّرف،...). وقد تسبّب ذلك في عدم إمكانيّة تشغيل ممّر الخروج الآلي⁽²⁾ (VSA) وقيام أعوان الاستخلاص بتحديد محطّات الدّخول يدويّاً.

وقد وافقت شركة تونس الطرقات السّيّارة على تحمّل 50 % من كلفة تعويض التّجهيزات من نوع ML بتجهيزات جديدة من نوع CCS وتحملت بالتّالي مصاريف إضافيّة قدرها 128 ألف أورو. ويعتبر تحمّل الشركة لهذا المبلغ الإضافي إهداراً للمال العامّ.

(1) إنشاء نظام الاستغلال بالطريق السّيّارة تونس- مجاز الباب وتركيز معدّات الاستغلال الجديدة بالطريق السّيّارة تونس- بنزرت وترميم نظام الاستغلال بالطريق السّيّارة تونس- مساكن وإنشاء التطابق بين مختلف منظومات الاستغلال.

(2) محضر جلسة العمل بين شركة تونس الطرقات السّيّارة وشركة CS بتاريخ 27 ماي 2010.

كذلك، تمّ تكليف شركة CS في سنة 2008 بتركيز أجهزة تحديد الصنف⁽¹⁾ على الطرقات السيّارة أ1 وأ3 وأ4 بمبلغ جملي قدره 596 أد بالإضافة إلى تكليفها بتهيئة "جزر الاستخلاص" بالممرّات بمبلغ قدره 1,04 م.د في شهر ماي 2008 وهي أشغال بناء ضروريّة لتركيز أجهزة التّحديد المسبق لصنف العربات.

إلاّ أنّه لوحظ أنّ تركيز هذه التّجهيزات، وخاصّة منها جهاز التّحديد المسبق للصّنف، وتصنيفها وتحديد مواقعها لم يتمّ بصفة متقنة وملائمة ممّا انجرّ عنه ظهور إخلالات على مستوى التّحديد الآلي لصنف العربات من شأنها التأثير على دقّة مخرجات المنظومة. كما تبين أنّ معدّات ضبط الصّنف شديدة التّأثر بالمعطيات المناخية (أمطار أو حرارة) وهو ما نتج عنه تعدّد الأخطاء المسجّلة على مستوى تحديد صنف العربات من قبل المنظومة على مستوى الممرّات الآليّة. وقد اضطرّ ذلك الشّركة إلى تعيين عون يتولّى الإدراج اليدوي لصنف العربات بهذه الممرّات.

وإزاء عدم وظيفيّة تجهيزات التّحديد المسبق للصّنف، قرّرت الشّركة الاستغناء عنها ممّا حمّلها خسارة ماليّة ناهزت 1,636 م.د تتعلّق بكلفة اقتناء تجهيزات تحديد الصّنف وتهيئة جزر الاستخلاص. ويمكن لهذه الأفعال أن تشكّل أخطاء تصرّف على معنى القانون عدد 74 لسنة 1985 المذكور أعلاه.

وتجدر الإشارة في هذا الصّدّد إلى أنّه، وباستثناء الحاجز البصري، فإنّ أثمان مختلف مكوّنات جهاز تحديد الصّنف الذي قدّمته شركة CS ضمن عرضها تعتبر شديدة الانخفاض مقارنة بالأثمان المحدّدة ضمن الملف المرجعي.

وتبيّن من ناحية أخرى، أنّ تركيب أسلاك حواسيب الممرّات والأسلاك الموجودة في جزيرة الاستخلاص قد تمّ بطريقة غير متقنة ومخالفة لكّراس شروط الصّفقة وهو ما يتسبّب في ارتفاع درجة حرارة حواسيب الممرّات وفي توقّف فجئي لعمل الممرّ بصفة متكرّرة خاصّة خلال فصل الصّيف ممّا ينجّر عنه اكتظاظ في الممرّات علاوة على خطر فقدان البيانات عند إعادة تشغيل الحواسيب.

ولوحظ على مستوى حاجز مرناق، أنّ أغلب شاشات عرض المبلغ المطلوب من مستعملي الطريق معطّبة وهو ما يفتح المجال لبعض القبّاض لطلب تعريفه أرفع من تلك المستوجبة من الحرفاء الذين يجهلون معالم المرور المستوجبة وخاصّة منهم الحرفاء الأجانب.

(1) يتركّب جهاز تحديد الصّنف من حاجز بصري وجهاز استشعار مغازل العربة وجهاز استشعار آلي للحضور ومركز الصّنف وتجهيز تحديد مسبق للصّنف

وتبيّن كذلك أنّ تجهيزات تجديد الهواء الموجودة في غرف الاستخلاص في حاجز مرناق ليست في حالة استعمال نظرا لأنّ شركة CS قامت بفصلها عن أنبوب الهواء النقي عند تركيز معدّات الاستخلاص في سنة 2008 ولم تقم بإعادة ربطها. وإزاء هذه الوضعيّة طالبت النّقابة بتمكين القبّاض من منحة تعويض عن الهواء الملوث داخل غرفة الاستخلاص.

وعلاوة على هذه الإخلالات، لم توفّر شركة CS كافّة التّجهيزات والمكوّنات موضوع الصّفقة إلى نهاية سنة 2014 بالرّغم من انتهاء المدّة التّعاقديّة للصّفقة منذ 9 أفريل 2008. ونتيجة لذلك، لم تقم شركة تونس الطّرقات السيّارة بالقبول الوقي لهذه الصّفقة.

وعوضا أن تسعى الشركة إلى إلزام شركة CS برفع هذه الإخلالات، قامت في شهر أكتوبر 2010 بإبرام عقد معها يتعلّق بصيانة تجهيزات ومعدّات الاستخلاص موضوع نفس الصّفقة مع نفس الشركة وذلك بالرّغم من أنّ الفصل 17 من كراس الشروط الإداريّة الخاصّة ينصّ على أنّ أعمال الصّيّانة تكون على كاهل صاحب الصّفقة طيلة مدّة الضمان المحدّدة بثمانية عشر شهرا اللاحقة لتاريخ انتهاء القبول الوقي بدون تحفّظات مع العلم أنّه لم يتمّ عرض هذا العقد على رأي اللجنة العليا للصّفقات.

وتحمّلت الشركة بموجب هذا العقد خلال الفترة من غرّة جوان 2011 إلى غاية ديسمبر 2012 مبلغا قدره 181,8 ألف أورو و101,431 ألف دينار. ويمكن أن يشكّل التصرف على النحو خطأ تصرف على معنى القانون عدد 74 لسنة 1985.

وتقدّمت الشّركة بتاريخ 12 ماي 2012، بدعوى قضائيّة ضدّ شركة CS لمطالبتها بتعويض عن الخسائر التي لحقت بها نتيجة عدم احترامها لالتزاماتها التعاقدية. وتتمثّل الخسائر التي حدّتها الشّركة أساسا في تدني نشاطها جزاء تراجع نسبة المرور بالطريق السيّارة 1 بنسبة 25 % خلال الفترة ما بين شهري جوان 2008 وديسمبر 2009 والتأخير في انطلاق استغلال الطريق السيّارة 3 بثمانية أشهر. وقدّرت الشركة حجم هذه الخسائر بما قيمته 9,746 مليون دينار.

ولم تطالب الشّركة ضمن هذه الدّعوى بالتعويض عن الإخلالات الوظيفية التي تمت معاينتها عند تشغيل التجهيزات والمعدّات التي تمّ تركيزها في إطار الصّفقة والتي نتجت عنها خسائر بلغت 1,636 م.د و128100 أورو. كما لم تطالب بخطايا التأخير التي نصّ عليها الفصل 24 من عقد الصّفقة والتي تبلغ حوالي 2 أ.د عن كل يوم تأخير في الإنجاز وفي حدود 5 % من المبلغ الجملي للصّفقة.

وتبيّن من ناحية أخرى، أنّ منظومة بيع الاشتراكات التي تمّ توفيرها من قبل شركة CS لا تسمح بقراءة البطاقات التي تفوق سعتها 256 KO بالرغم من أنّ شركة ASK المصنعة للبطاقات قد أبلغت جميع حرفائها في جويلية 2008، بما فهم شركة CS، بأنّها توقّفت عن إنتاج هذا الصّنف من البطاقات واستبدلتها ببطاقات أخرى من صنف 512 KO.

ونتج عن هذه الوضعيّة عدم إمكانية قراءة بطاقات الاشتراك التي وفّرتها شركة GEA ضمن الصّفقة المبرمة في أكتوبر 2009 والمتعلّقة بمشروع توفير وتركيز وتشغيل أنظمة الاستخلاص بالطريق السيارة مساكن-صفاقس والبالغ عددها 50.000 بطاقة اشتراك ذات سعة 512 KO. ولئن طلبت شركة تونس الطّرقات السيارة من شركة CS معالجة هذا الإشكال بإلغاء الحجب المسلّط على هذه البطاقات فإنّ شركة CS رفضت التدخّل لإنجاز التعديلات المطلوبة التي ستمكّن من قراءة البطاقات التي وفّرتها شركة GEA.

وأدّت هذه الوضعيّة إلى نفاذ مخزون بطاقات الاشتراك منذ شهر سبتمبر 2014 وعدم قدرة الشركة على استغلال مخزون البطاقات الأخرى التي وفّرتها شركة GEA. ومنذ ذلك التاريخ تقتصر الشركة وإلى موفّي سنة 2014 على إعادة شحن البطاقات القديمة.

II- مداخل الاستغلال

تتكوّن مداخل الاستغلال من تلك المتأتية من استخلاص معاليم المرور ومن معاليم بيع البطاقات الذكيّة ومن استغلال محطات الخدمات.

أ- المداخل المتأتية من استخلاص معاليم المرور

يتولّى رئيس المحطة تدوين المحاصيل اليومية المصرّح بها من قبل القباض بسجلّ الخزينة. ويتمّ هذا التدوين على أساس ما يصرّح به القباض. وتقتصر الشركة على مقارنة المداخل المصرّح بها من قبل القباض مع سجلّ الخزينة⁽¹⁾ أي مقارنة معطيات متأتية من نفس المصدر وهو ما يحول دون التأكّد من صحّة المداخل المتأتية فعلا من استخلاص معاليم المرور. وبمقارنة المعطيات المسجلة بالمنظومة مع المداخل المصرّح بها من قبل القباض، وقف الفريق الرّقابي على فوارق بين هذه المعطيات بلغت 5,639 م.د خلال الفترة 2011-2013. ويمكن أن تخفي هذه الفوارق تجاوزات من قبل القباض ممّا يستدعي تحليل الفوارق المسجلة والوقوف على أسبابها.

(1) يتم التدوين بسجل الخزينة المحصول اليومي للقباض من قبل رئيس المحطة.

وسجّل فقدان المعطيات المتعلقة بالمدخيل المسجّلة بالمنظومة لشهر ماي 2012 لحاجز منزل جميل إلى جانب فقدان المعلومات الخاصة بمحطة مرناق للفترة فيفري-ماي 2012. ولم يتمكن الفريق الرقابي من مقارنة المدخول النظري مع المدخول المصرّح به بالنسبة لهذه الفترات والوقوف على الفوارق المسجّلة.

وزيادة على ذلك، بقي استعمال كاميرات المراقبة الخارجية كآلية للمراقبة بمختلف الحواجز والمحطّات محدّودا بسبب تعطيها أو لعدم وضوح وضبابية الصور التي تصدرها ممّا يجعل من الصعب التعرّف من خلالها على نوع العربة. وأنّ هذه الكاميرات غير موجّهة أحيانا إلى الممرّات وبالتالي فهي لا تلتقط صور العربات وحركة المرور ممّا يحول دون إمكانية تفتّح مركز المراقبة لعمليات التناظر في الصنّف⁽¹⁾ وحالات التسخير⁽²⁾ غير القانونية ويحول دون إحكام المراقبة الحينية لمرور العربات.

ب- مداخيل مبيعات بطاقات الاشتراك

تمثّل مبيعات بطاقات الاشتراك حوالي 16 % من مداخيل الشركة خلال الفترة المتراوحة بين 2009 و 2013 وهي متأتية من 7 نقاط بيع موزّعة بين المقرّ الاجتماعي ومختلف محطات الاستخلاص.

ولوحظ من خلال فحص إجراءات بيع هذه البطاقات أنّ الشركة لا تقوم بمراقبة هذه العمليات إذ تقتصر على تسجيل المداخيل المصرّح بها من قبل نقاط البيع بعد مقارنتها مع سجلّات الخزينة ولا تقوم بمقارنة ذلك مع المدخول النظري المستخرج من المنظومة الإعلامية المتعلقة ببيع البطاقات. وتبيّن بالرجوع إلى قائمة المدخول النظري المستخرجة من المنظومة أنّ الفضاء المخصص لتدوين رقم المعاملات بالمنظومة لا يتّسع لأكثر من 9 أرقام، وبالتالي فهو لا يستوعب أرقام معاملات بالمليار. وتحول هذه الوضعية دون مقارنة المداخيل النظرية بالمداخيل المصرّح بها والوقوف على الفوارق المسجّلة وتبريرها. وبينت الأعمال الرقابية على عينة من بطاقات الاشتراك أنّه تمّ شحن 23 بطاقة في سنة 2012 بقيمة 10,143 أ.د و 18 بطاقة في سنة 2013 بقيمة 5,317 أ.د و 15 بطاقة في سنة 2014 بقيمة 2,380 أ.د دون أن تقابلها مداخيل لفائدة الشركة. ويمكن أن تندرج هذه العمليات ضمن الأفعال التي تطالها أحكام الفصل 96 من المجلّة الجزائية.

ومن ناحية أخرى، تبيّن أنّ شركة CS امتنعت عن مدّ شركة GEA بقواعد تبادل الملفّات وبالمعلومات المتعلقة بالاشتراكات المستعملة على الطرقات السيّارة 1أ الشمالية و 3أ و 4أ وهو ما أدّى إلى

(1) يتمثّل التناظر في الصنّف في الاختلاف بين ما سجله القابض كصنف العربة الموجودة في الممرّ وبين ما تبيّنه النّظام بجهاز تحديد الصنّف.

(2) يتمثّل التسخير في الإعفاء من دفع معلوم المرور بالنسبة إلى عربات القوة العامّة والحماية المدنية وسيّارات الإسعاف.

عدم إمكانية تبادل المعطيات الخاصة ببطاقات الاشتراك بين المنظومتين ونتج عن هذه الوضعية قبول منظومة الاستغلال لبطاقات نفذ رصيدها أو انتهى أجل صلوحيّتها في إحدى المنظومتين من قبل منظومة الاستخلاص الأخرى وتمكين صاحبها من المرور مجاناً بمحطات الاستخلاص.

وفي صورة تشكي أحد الحرفاء لعدم قراءة بطاقته بالممر الآلي أو لحصول نقص غير مبرر في رصيد بطاقته أو ضياعها، تتولى المصلحة التجارية بالشركة إرسال البطاقة المعنية إلى مصلحة الاستخلاص التي تتولّى رصد استعمالات البطاقة على منظومتي CS و GEA كلّ على حده ثمّ تقوم بإعادة احتساب رصيد البطاقة. ويبقى هذا الرصيد في كل الحالات غير موثوق به نظراً لأنّ مصلحة الاستخلاص تقتصر على الأخذ بعين الاعتبار لآخر عمليات الشحن المجرة على البطاقة. وبينت عمليات احتساب رصيد البطاقات، وجود أرصدة سلبية لبعضها وصلت أحياناً إلى 468 ديناراً.

وفي صورة اعتراض الحريف على رصيد بطاقته تقوم مصلحة الاستخلاص بتعويضه على أساس المبلغ المصرّح به من طرفه.

وفي كلّ الحالات فإنّ الطّريقة المعتمدة في التعويض لا تحافظ على مصلحة الشركة.

وتبيّن أيضاً من خلال فحص كافة البطاقات التي جرى تعويضها خلال الفترة 2010-2013 والبالغ عددها 646 بطاقة أنّ 250 بطاقة منها تفتقر إلى البيانات اللازمة (سبب التعويض والرصيد قبل التعويض وبعده). كما تمّ الوقوف على فوارق بين الرصيد الذي تمّ على أساسه احتساب التعويض والرصيد المستخرج من المنظومة بلغ حجمها ما يناهز 41,51 أ.د.

ج- المداخل المتأتية من استغلال فضاءات الخدمات والاستراحة

قامت الشركة بإبرام 12 عقد لزمة بغرض إسناد استغلال فضاءات خدمات طبقاً للقانون عدد 17 لسنة 1986 المؤرّخ في 7 مارس 1986 والمتعلق بتحويل التشريع المتعلق بالأماكن العامة للدولة واتفاقيات لزمة بناء واستغلال وصيانة الطريق السيارة بين الشركة والدولة وبالاكتفاء على كراس شروط نموذجي مصادق عليه من قبل سلطة الإشراف منذ سنة 1995. وتمّ إبرام 5 من هذه العقود وفق نظام الأتاوات المتغيرة أي التي يعتمد في تحديد معلوم الاستغلال بها على رقم المعاملات للمبيعات من مواد الوقود والزيوت وكذلك على رقم المعاملات المسجل في المغازة والمطعم والمقهى بالمحطة. أمّا بقية العقود (7) فقد تمّ إبرامها بنظام الأتاوات القارة التي تعتمد في تحديد معلوم الاستغلال على مبلغ

جزافي يتم الاتفاق عليه بين الطرفين ابتداءً من السنة الأولى من الاستغلال مع توظيف زيادة سنوية قارة.

وخلافاً للفصل 5 من عقد اللزمة الذي يخوّل لشركة تونس الطرقات السيارة مطالبة مستغلي المحطات التي تعمل بنظام الأتاوات المتغيرة بالوثائق المحاسبية للثبوت من صحة التصاريح، تبين أنّ الشركة تكتفي بالمعطيات التي يمدّها بها مستغلو المحطات في شكل جداول "إكسال". ومن شأن التصرف على هذا النحو أن لا يمكن الشركة من التأكد من صحّة ومصداقية هذه المعطيات.

وتبين في هذا المجال، أنّ الشركة اعتمدت المداخل التي صرحت بها محطة خدمات بالنقطة الكيلومترية 72 بالطريق السيارة 11 التي سجّلت في سنة 2013 تراجعاً في مداخلها مقارنة بسنة 2012 والتي مرّت من 2,7 م.د إلى 2,4 م.د رغم أشغال التوسعة المنجزة بالمحطة وتركيز فضاء للأكل جلوساً في سنة 2013.

ولوحظ ضعف معدل معاليم استغلال المحطات التي تعمل حسب نظام الأتاوات المتغيرة والذي بلغ خلال الفترة 2011-2013 ما قدره 84 أ.د مقارنة بمعدّل معاليم استغلال المحطات المنضوية تحت نظام الأتاوات القارة والذي بلغ 243 أ.د خلال نفس الفترة.

وخلافاً للفصل 5 من عقد اللزمة، لا تحرص الشركة على مراجعة الأتاوات المرتبطة بمبيعات البنزين عند كلّ تغيير في معدل هامش الربح وتقتصر على اشتراط مراجعة الأتاوات عند قيام أصحاب المحطات بتقديم طلبات إليها لإعادة تهيئة هذه المحطات.

كما تبين من خلال الزيارة الميدانية التي قام بها الفريق الرقابي في أكتوبر 2014 للطريق السيارة 11، أنّه وخلافاً للفصل 12 من عقد اللزمة قام مستغلو محطة الخدمات بالنقطة الكيلومترية 28 بإدخال تحويلات على المحطة دون ترخيص مسبق من قبل الشركة.

كما رخصت الشركة في جوان 2012 لمستغلي محطة الخدمات بالنقطة الكيلومترية 72 للقيام بنشاط يتمثّل في تقديم "أكالات سريعة جلوساً" وذلك خلافاً لكراس شروط عقد اللزمة الذي يستوجب لمثل هذا النشاط الإعلان عن طلب عروض جديد.

من ناحية أخرى، قامت الشركة في سنة 2006 بالإعلان عن طلب عروض لاستغلال محطتي الخدمات بالنقطة الكيلومترية 29 من الطريق السيارة 3. وتمّ التعاقد مع شركة عجيل بأتاوة قارة قدرها 122 أ.د لكلّ محطة. وتوصّلت الشركة بتاريخ 8 نوفمبر 2007 بمراسلة من رئاسة الجمهورية

تأمرها باعتماد صيغة الأتاوة المتغيرة. وانجرّ عن هذه الوضعية تراجع مبلغ الأتاوات وتسجيل نقص في مداخل الشركة قدره 913 أ.د خلال الفترة 2010-2013. ويمكن أن تشكّل هذه الأفعال خطأ تصرف على معنى القانون عدد 74 لسنة 1985.

وعلى صعيد آخر، ولئن نصّ الفصل 4.5 من عقد اللّزمة على تطبيق خطايا عند التأخير في سداد الأتاوات الذي يتجاوز 30 يوما من تاريخ إصدار الفواتير، فإنّ الشركة لم تحرص على تطبيق هذه الخطايا رغم التأخير المسجل في سداد الأتاوات لبعض المحطات والذي تراوح بين 3 و7 أشهر. وقد نتج عن ذلك حرمان الشركة من مداخل بلغت حوالي 100 أ.د خلال الفترة 2011-2014.

كما تبين أنّ فوترة معالم الاستغلال تتمّ في بعض الحالات بتأخير حيث لم يتم فوترة مبلغ 237,180 أ.د بعنوان الفترة 2011-2012 بالنسبة لمحطة عجيل البرجين بالنقطة الكيلومترية 156 إلّا في 21 جانفي 2013 أي بتأخير فاق 12 شهرا. وبخصوص نفس المحطة لم تقم الشركة كذلك إلى غاية شهر ديسمبر 2014 بفوترة مبلغ 221,602 أ.د بعنوان الفترة من 27 جانفي 2012 إلى 27 جانفي 2013 وبفوترة معالم الاستغلال والمتعلّقة بالفترة 27 جانفي 2014 إلى 30 جوان 2014 بمبلغ قدره 92,334 أ.د إلّا في شهر ماي 2015 أي بتأخير فاق 16 شهرا.

ومن جهة أخرى، لا تحرص الشركة على متابعة تقدم أشغال إنجاز المحطات للوقوف على مدى الالتزام بمدة الأشغال المنصوص عليها بعقد اللّزمة. وأدّت هذه الوضعية أحيانا إلى تسجيل تأخير يصل إلى 12 شهرا مقارنة بالأجال التعاقدية نتج عنه نقص في مداخل الشركة بحوالي 1,968 م.د. كما أثر هذا التّأخير على تطبيق الزيادة السنوية على معلوم الاستغلال المتفق عليه في عقد اللّزمة.

وتبيّن كذلك من خلال دراسة ملفّ إسناد فضاءات الخدمات بالنقطة الكيلومترية 22 بالطريق السيارة 4 تونس-بنزرت أنّ الشركة لم تطالب صاحب المحطة بخلاص تكاليف رفع الأتربة وإيصال الماء الصالح للشرب والتيار الكهربائي والهاتف العمومي إلى المحطة المنجزة في سنة 2003 والتي بلغت 161,390 أ.د وخطايا التأخير التي بلغت 157,375 أ.د إلّا في أكتوبر 2014 إثر تدخّل فريق الرقابة.

III- الصيانة والسّلامة بالطّرقات السيّارة

أ- صيانة الطّرقات السيّارة

ترتبط عمليّات صيانة الطّريق السيّارة بظهور عيوب أو تشقّقات على الطبقة العلوية للمعبّد، وعند ذلك تتولّى الشركة إدراج صيانة الأجزاء المتضررة ضمن صفقات تقوية الطريق السيارة أو تقتصر على عمليات صيانة جزئية تقوم بها الأقاليم المعنية للشركة.

وينصّ الفصل 10 من اتفاقيات لزمة بناء واستغلال وصيانة الطريق السيارة على ضرورة استشارة مؤسسة مختصة في مجال المراقبة الفنية مصادق عليها من طرف الوزارة المكلفة بالتجهيز (مركز الدراسات الفنية والتجارب في ميدان البناء أو مؤسسة مماثلة) قصد القيام بمهمة مراقبة سداسيّة لحالة أساس الملك المستلزم وتوابعه مع التأكيد على حالة سطح الطريق السيارة والمنشآت المتصلة بها وبتبليغ نسخة من تقرير المراقبة إلى الوزارة المكلفة بالتجهيز مباشرة خلال الشهر الذي يلي تلك المهمة"، إلا أنّه تبين أنّ الشركة لم تلتزم بهذا الفصل حيث لم تتخذ أي إجراءات للقيام بالمراقبة الفنية للطرق السيارة ولم تبرم إلى حدود سنة 2012 أي صفقة لاختيار مكتب دراسات للقيام بالإشراف الفني الدوري على الطريق السيارة.

وفي سنة 2012، تمّ تكليف مكتب دراسات بالقيام بالمراقبة الفنية للمنشآت بالطريق السيارة "1أ" و"4أ" و"3أ" بمبلغ قدره 153 أ.د غير أنّه وإلى نهاية شهر أكتوبر 2014 لم يقدم هذا المكتب تقريره النهائي نظرا لعدم توصّله من الشركة بمثال التطابق الخاص بالطريق السيارة 1أ وبآلة قيس حمولة الطريق السيارة الموجودة بمركز الدراسات الفنية والتجارب في ميدان البناء والمعطّبة منذ 4 سنوات.

واقصر مكتب الدراسات على القيام بمعاينات بالعين المجردة لإعداد تقرير بتاريخ 22 ماي 2012 أشار فيه إلى تدهور حالة الطريق السيارة 1أ من النقطة الكيلومترية 101 إلى النقطة الكيلومترية 138 وإلى وجود عدّة تشقّقات بها تصل إلى حدّ التحدّد وتمتدّ إلى الطبقة القاعدية من الحصى الاسفلتيّة⁽¹⁾ وتضمّن هذا التقرير أنّ هذه الوضعية ترجع إلى تقادم الطبقة العلوية للمعبد وإلى عدم قيام الشركة بتجديدها حيث لم يشهد هذا الجزء من الطريق السيارة خلال كامل فترة استغلاله (عشرون سنة) سوى أشغال صيانة جزئية وعمليات ترقيع للأجزاء المتضرّرة. ونبّه التقرير إلى الحالة الخطرة التي عليها هذا الجزء من الطريق السيارة 1أ والتي من شأنها تهديد سلامة مستعملها وتستدعي التدخل العاجل لإصلاحها.

وتجدر الإشارة إلى أنّه تمّ إدراج عملية صيانة هذا الجزء من الطريق السيارة ضمن صفقة تقوية الطريق السيارة 1أ من النقطة الكيلومترية 102 إلى النقطة الكيلومترية 139 بتاريخ 13 نوفمبر 2012 ومازال هذا المشروع في طور الإنجاز.

كما وقف مكتب الدراسات على عدّة نقائص فنيّة أخرى على مستوى الطريق السيّارة 4أ، من بينها ظهور تشقّقات متعدّدة بالمعبد إلى جانب عدّة حفر على أطراف الطريق وإتلافات طويلة بين

⁽¹⁾ Grave Bitume

المعبد ومنطقة الوقوف الاضطراري إضافة إلى تكسّر فواصل عدّة جسور. وإلى غاية انتهاء المهمة الرقابية لم تتم معالجة هذه النقائص.

وعلى صعيد آخر، تبين من خلال النظر في ميزانيات الشركة للفترة 2009 – 2013 أنه يتم تأجيل إنجاز مشاريع الصيانة إلى حين أن يصبح التدخل للصيانة ضروريا وعاجلا ويذكر من ذلك، إدراج مشروع تدعيم وتهذيب بعض أجزاء الطريق السيارة 11 التي تضررت (من النقطة الكيلومترية 90 إلى النقطة الكيلومترية 140) بإقليم هرقله ضمن ميزانية الاستثمار لسنة 2008 بكلفة تقديرية بلغت 4 م.د. ولم يتم الشروع في تنفيذ هذا المشروع إلا في سنة 2012 أي بعد 4 سنوات وقد نتج عن هذا التأخير ارتفاع تكلفته إلى 27 م.د.

كما تبين أن مصلحة الصيانة لا تمسك سجلا مختلف تدخلات الصيانة على كامل شبكة الطرقات السيارة إضافة إلى تشتت الوثائق التي بحوزتها وفقدان عديد الوثائق المتعلقة بمشاريع صيانة الطرقات السيارة. كما لا تقوم أقاليم الشركة بتوثيق عمليات الصيانة المنجزة وبإعداد تقارير في شأنها تبين طبيعة التدخل (تشقق أو حفر أو ارتخاء) ومكانه وكلفته ومدة إنجازه. ومن شأن هذه الوضعية أن لا تمكن الشركة من متابعة وضعية الطرقات السيارة ومن برمجة تدخلات الصيانة في الإبتان.

ب- السلامة بالطرقات السيارة

تلتزم شركة تونس الطرقات السيارة بمقتضى اتفاقيات اللزمة المبرمة مع الحكومة التونسية بتوفير كل مقومات السلامة وضمان الراحة لمستخدمي الطريق السيارة.

وتنصّ لزمة بناء واستغلال وصيانة الطريق السيارة على ضرورة تركيز زلاّقات الأمان حول الحاشية الترابية للطريق السيارة. إلا أنه تبين تواتر حصول أضرار لهذه الزلاّقات نتيجة حوادث المرور إضافة إلى تسجيل تأخير على مستوى تعويضها أو إصلاحها. وقد تبين أن الشركة لا تقوم في بعض الحالات بإصلاح الزلاّقات بالرغم من مرور أكثر من شهرين على وقوع الحادث. وتتسبب هذه الوضعية في تسلل مترجلين أو حيوانات إلى الطريق السيارة وبالتالي في وقوع حوادث حيث سجّل خلال الفترة 2010-2013 وقوع 251 حادثا جّراء تواجد بعض الحيوانات على المعبد ووقوع 45 حادثا نتيجة تسلل مترجلين إلى الطريق السيارة من خلال الفتحات الموجودة بزلاّقات الأمان وبالأسيجة وهو ما نتج عنه خسائر جسمية ومادية لمستخدمي الطريق. كما سجّلت مصلحة الصيانة خلال نفس الفترة 10269 تدخلا لرفع جثث حيوانات من المعبد.

وتبيّن من ناحية أخرى، على مستوى الطريق السيارة 1 تونس- مساكن النقطة الكيلومترية 18 وجود بعض المنعرجات الحادة أو المرتفعة إضافة إلى انعدام الحاشية الترابية الوسطى بها بحيث يقترب فيها المعبّدان ممّا يسبّب إبهارا لمستعملي الطريق في الاتجاهين خاصة في غياب للنباتات والغراسات أو لحواجز مرتفعة والتي من شأنها أن تقلّص من الإبهار.

VI- التصرّف في الصّفقات

بيّنت الأعمال الرقابية المتعلقة بتصرّف الشركة في صفقاتها ملاحظات تتعلّق بصفقات بناء الطرقات السيارة وأخرى مشتركة تتعلّق بمدى احترام الشركة للنصوص المنظمة للصفقات العمومية.

أ- صفقات إنجاز الطرقات السيارة

تنجز شركة تونس الطرقات السيارة في سنة 2014 مشاريع بناء الطريق السيارة صفاقس- قابس والطريق السيارة وادي الزرقاء-بوسالم والطريق السيارة مدين-رأس الجدير وتبلغ كلفتها الجمالية 1.343 م.د.

وتبيّن من خلال فحص هذه الصفقات تسجيل تأخير هامّ في الإنجاز إذ بالرغم من انقضاء الآجال التعاقدية لكافة أقساط صفقة إنجاز الطريق السيارة صفاقس-قابس منذ مارس وأفريل 2013، فإنّ معدل تقدّم الأشغال إلى غاية شهر أوت 2014 لم يتجاوز 58 %. وبنفس التاريخ لم يتجاوز معدل تقدّم الأشغال للأقساط الخمسة لمشروع إنجاز الطريق السيارة مدين-رأس جدير 6 % بالرغم من انقضاء 34 % من المدة التعاقدية.

كما يشهد مشروع إنجاز الطريق السيارة 3 وادي الزرقاء- بوسالم اضطرابا في نسق تنفيذه حيث لم يتجاوز معدّل تقدّم الأشغال للأقساط الثلاثة، بعد انقضاء 67 % من المدة التعاقدية، نسبة 48 % إلى غاية شهر أوت 2014.

وتتعلّق الأسباب التي حالت دون احترام الآجال التعاقدية أساسا بتحرير حوزة الطريق السيارة وتحويل مسار الشبكات العمومية وإخلال بعض المقاولات بالالتزامات المناطة بعهدتها.

ففي خصوص الإشكالات العقارية، تبين أنّ الشركة تتولّى الإعلان عن طلب العروض قبل تسوية المسائل العقارية بالرغم من أنّ الأجل التعاقدية يتمّ تحديدها بكراس الشروط على أساس أنّ حوزة المشروع محرّرة منذ اليوم الأول من انطلاق الأشغال. ويذكر في هذا الخصوص أنّه تمّ الانطلاق في إنجاز أشغال الطريق السيارة 3 أ وادي الزرقاء-بوسالم في جوان 2012 قبل الانتهاء من استصدار أوامر انتزاع الأراضي المتعلقة بهذا المشروع الذي لم يتمّ إلّا في شهر نوفمبر 2012. وبالإضافة إلى ذلك، وبالرغم من استصدار أمر انتزاع الأراضي الموجودة بحوزة مشروع إنجاز الطريق السيارة صفاقس-قابس منذ 26 جويلية 2010، فإنّ الشركة لم تستكمل إجراءات تحرير حوزة المشروع إلى غاية شهر أوت 2014 من ذلك أنّ الشركة لم تتوصّل إلى التحوّل بما عدده 77 قطعة من الأرض رغم أنّ الأشغال انطلقت منذ مارس 2010. وفي خصوص أشغال بناء الطريق السيارة 1 أ مدنين-رأس جدير التي انطلقت أشغالها في جويلية 2013، لم تتمكّن الشركة إلى موفّى شهر أوت 2014 من تحرير سوى 9,720 كيلومترا من مجموع 120 كيلومترا وذلك بسبب عدم تمكين بعض المالكين من مستحقّاتهم الماليّة قبل الشروع في الإنجاز.

ومن جهة أخرى، يترتّب عن تحويل مسار الشبكات العمومية اضطراب على مستوى تنفيذ مشاريع إنجاز الطرقات السيارة إذ غالبا ما يتمّ تعليق آجال التنفيذ لحين استكمال عمليات تحويل الشبكات. ويترتّب عن ذلك تحمّل تكاليف إضافية تثقل كاهل شركة تونس الطرقات السيّارة وصاحب الصّفقة نتيجة توقّف الأشغال.

ويذكر في هذا الصدد، الاتفاقية الثنائية بين الوزارة المكلفة بالتجهيز والشركة الوطنية لاستغلال وتوزيع المياه بتاريخ 23 أفريل 2011 لتحويل شبكات توزيع المياه التي تعترض مسار الطريق السيارة وادي الزرقاء-بوسالم بمبلغ قدره 6,76 م.د والتي حدّدت أجل 24 شهرا لإنجاز الأشغال. إلّا أنّه تبين أنّ الشركة الوطنية لاستغلال وتوزيع المياه كلّفت شركة مناولة للقيام بأشغال تحويل شبكة المياه المذكورة في أجل 48 شهرا وذلك خلافا للأجل المحدّد بالاتفاقية سالفة الذكر.

أمّا في خصوص إخلال المقاولات بالالتزامات المناطة بعهدتها فقد تبين عدم مطابقة الموارد البشرية والمعدات المستعملة في الحضيرة بتلك الواردة في عروض المقاولات المكلفة بإنجاز تلك المشاريع ويذكر في هذا الشأن القسط الأول من مشروع إنجاز الطريق السيارة صفاقس-قابس الذي تمّ تسجيل نقص بخصوص الخبراء الطبوغراف في شهر نوفمبر 2011 بنسبة 60 % وكذلك القسط الأول من مشروع إنجاز الطريق السيارة وادي الزرقاء-بوسالم الذي تجاوز النقص بشأنه في شاحنات التفريغ⁽¹⁾ 33 % في شهر ماي 2014. ولم تتخذ الشركة أي إجراءات ردعية في شأن المقاولات المخلّة بالتزاماتها حيث لم تسع إلى تطبيق الغرامات المنصوص عليها بكراسات الشروط.

(1) camions à benne

ومن ناحية أخرى، تبين من خلال فحص عينّة من دفاتر الحاضرة الخاصة بمشاريع إنجاز الطرقات السيارة صفاقس-قابس ومدنين-رأس جدير ووادي الزرقاء-بوسالم أنّه خلافاً لكراس الشروط الإدارية الخاصة لم يتمّ إيلاء هذه التنصيصات العناية اللازمة حيث أنّ عديد الدفاتر تفتقر إلى البيانات المتعلقة بقائمة المعدات والعمّال بالحاضرة وإلى إمضاء المقاول.

ولا تمكّن هذه الوضعية من ضمان حقوق كلّ من الشّركة والمقاول ومن تحديد مسؤوليّة كلّ منهما خاصة في صورة حدوث نزاع بينهما. ويذكر في هذا الصّدد أنّ الشركة واجهت صعوبات لإعداد ملف التعويضات لشركات المقاولات المكلفة بإنجاز الطريق السيارة صفاقس-قابس حيث لم تتمكن من تقدير حجم الأضرار الحاصلة للمقاولين المكلفين بإنجاز هذا المشروع في سنتي 2011 و2012 وذلك على إثر الاضطرابات الاجتماعيّة والاقتصاديّة التي شهدتها البلاد منذ شهر جانفي 2011. ويرجع ذلك إلى افتقار دفاتر الحاضرة الخاصة بهذا المشروع للعديد من البيانات المتعلقة خاصّة بالتسجيل اليومي للمعدات والوسائل البشرية الموضوعة على ذمّة الأشغال أو بالأحداث التي وقعت بالحاضرة.

وتسببت هذه الوضعية في اللّجوء إلى احتساب التعويض بصفة جزافية بنسبة 40 % من رقم معاملات شركات المقاولات لسنة 2011 كتعويض بعنوان سنة 2011 وبنسبة 50 % من رقم معاملات لسنة 2012 كتعويض بعنوان سنة 2012. وعلى هذا الأساس بلغت قيمة التعويضات 62 م.د. ولا تعكس هذه الطريقة في الاحتساب الأضرار الفعلية اللاحقة بالمقاولات وليس من شأنها المحافظة على حقوق الشركة.

ب- ملاحظات مشتركة

تبين من خلال فحص الصفقات التي أبرمتها الشركة خلال الفترة 2009-2013 والبالغ عددها 90 صفقة عدم تقيّد الشركة بالإجراءات الواردة بالنصوص المنظمة للصفقات العمومية.

ففي خصوص تحديد الحاجيات، وخلافاً لمنشور الوزير الأول عدد 28 بتاريخ 20 جوان 2007 المتعلّق بالصفقات العموميّة الذي ينصّ على ضرورة أن يقوم المشتري العمومي بتحديد الحاجيات المراد تسديدها بكلّ دقّة قبل الشّروع في إجراءات المنافسة، تبين أنّ الشركة تقوم أثناء التنفيذ وأحيانا بعد انقضاء الآجال التعاقدية بإدخال تغييرات هامة على الكميات المضبوطة بالصفقات الأصليّة أو على طبيعة الطلبات أو حتى على الأثمان وآجال التنفيذ. وتمّ في هذا الشأن إبرام ملاحق بما عدده 20 صفقة من مجموع 90 صفقة خلال الفترة 2009-2013. ويذكر من ذلك طلب العروض المتعلّق بإنجاز الغطاء المعدني بمحطة الاستخلاص بمطار النفيضة الدّولي والذي اتّضح عند الشّروع في إنجاز الأشغال المتعلّقة به أنّ كمية الحديد المحددة بالصفقة كانت غير كافية وأنّه ينبغي إضافة حوالي

ضعفها وهو ما انجر عنه إبرام ملحق للغرض إنجر عنه إضافة 40 % إلى المبلغ الأصلي للصفقة والتّمديد في الأجل التعاقدية للإنجاز.

كما تولّت الشركة إبرام ملحق مع شركة التأمين "اللويد التونسي" بتاريخ 19 أوت 2010 يتعلّق بعقد التأمين على المرض لمدة ثلاث سنوات (2010-2011-2012) دون عرضه على اللجنة الداخلية للصفقات. وتضمّن هذا الملحق تغيير صيغة عقد التأمين على المرض المبرم سابقا على نحو أصبحت الشركة بمقتضاه مطالبة بدفع الرصيد المدين لحساب المعاملات مع شركة التأمين خلال الفترة المتبقية من سنة 2010 وسنّي 2011 و2012. كما تمّت إضافة ثمن جديد إلى الصفقة يتعلّق بتكاليف التصرف يساوي 15 % من جملة المصاريف السنوية للعقد لفائدة شركة التأمين، بالرغم من أنّ ذلك لم يكن مدرجا بالصفقة الأصلية. ونتج عن هذا الملحق، تحمّل الشركة لأعباء ماليّة إضافية قدرها 57 أ.د بعنوان سنة 2010 و175 أ.د بعنوان سنة 2011. غير أنّ الشركة أوقفت دفع القسط المتعلق بسنة 2012 وقدره 277 أ.د عند تفتّنها لعدم قانونية هذا الملحق.

وتمّ كذلك إدخال تعديلات على جدول التعويضات الملحق بعقد التأمين على المرض في ما يتعلّق بالصيدلية وذلك بحذف بعض الأدوية من قائمة الاسترجاع وهو ما يعتبر مسّا بأصل الصفقة ومن شأن إبرام ملاحق متكرّرة أن يمسّ بقواعد المنافسة والشفافية والمساواة ويمكن أن تشكّل الأعمال المنجزة في إطار هذه الصفقة أخطاء تصرّف على معنى القانون عدد 74 لسنة 1985.

وعلى صعيد آخر، تبين من خلال فحص إجراءات إبرام الصفقات طول آجال الإسناد وهو ما ينتج عنه أحيانا تجاوز لصلوحية العروض. ويذكر في هذا الصدد أن المرحلة الإدارية لإبرام صفقة " مهمة الإشراف الفني على إنجاز الطريق السيارة مدين-رأس الجدير" استغرقت 630 يوما وتجاوزت بخصوص صفقة "مهمة المراقبة الفنية لأشغال إنجاز الطريق السيارة مدين-رأس الجدير" 400 يوم.

ومن ناحية أخرى، قامت الشركة بإمضاء محضر الاستلام النهائي لصفقة توسعة الطريق السيارة 1 أ من الكيلومتر 00 إلى الكيلومتر 50 من 2 مسلك معبّد إلى 3 مسالك بتاريخ 11 أفريل 2014 بالرغم من وجود إخلالات في التنفيذ ذلك أنّه وبالرغم من تنصيب الصفقة على تركيز أجهزة استناد بالمسلك الجديد على الجسور بالطريق السيارة 1 أ وعلى تغيير الأجهزة التابعة للممرات القديمة والتي تجاوز عمرها 20 سنة، اقتصر المفاوض على تركيز أجهزة الاستناد الخاصة بالمسالك الجديدة فقط. ومن شأن ذلك أن يؤثر على صلابة الجسور بهذا الجزء من الطريق خاصة مع تآكل هذه التجهيزات بمرور الزمن ممّا ينجّر عنه احتكاك سطح الجسر بالأساسات. ومن شأن ذلك أن يشكّل خطرا على مستعملي الطريق السيّارة. كما تبين أنّ الشركة لم تتول طلب اختبار لمراقبة درجة كبس البراغي التي تمسك

الركائز المعدنية بالجسور علما وأنّ البراغي ترتخي تدريجيا تحت تأثير الارتجاج الحاصل نتيجة المرور المتواصل للعربات أثناء السير.

وبخصوص ختم الصفقات، فقد تبين خلافاً للفصل 121 من الأمر عدد 3158 لسنة 2002 المتعلق بتنظيم الصفقات العمومية الذي ينص على أنّه "يجب أن يتمّ في شأن كل صفقة ختم نهائي في أجل أقصاه تسعون يوماً ابتداء من تاريخ القبول النهائي للطلبات موضوع الصفقة" أنّ الشركة لا تحرص على ختم صفقاتها حيث تمّ إحصاء 163 صفقة لم يتمّ ختمها إلى غاية شهر أكتوبر 2014 يعود البعض منها إلى سنة 1999.

كما تبين من خلال فحص عينة من الصفقات التي لم يتمّ ختمها إلى غاية شهر أكتوبر 2014 أنّه وخلافاً للأمر عدد 3158 لسنة 2002 لا يتوفر لدى المصلحة المالية عدد من الضمانات المالية لصفقات لم يتمّ ختمها نهائياً.

V- التصرف الإداري والمالي

تمّ الوقوف على جملة من الملاحظات التي تتعلّق بالتصرف في الموارد البشرية وبالوضعية المالية للشركة إلى جانب ملاحظات أخرى تتعلّق بإتاوة استغلال الطريق السيارة أ1.

أ- التصرف في الموارد البشرية

تعتمد الشركة منذ سنة 2002 على اتفاقية خاصة بأعوانها. وقد تولّت الشركة إدراج تنقيحات صلب الاتفاقية في إطار المفاوضات الاجتماعية للفترة 2008-2010 تمّت مناقشتها وضبطها بين النقابة الأساسية لأعوان الشركة والإدارة العامة دون عرضها على سلطة الإشراف لإبداء الرأي فيها ودون احترام مقتضيات الفصل 45 من مجلة الشغل والفصل 124 من الاتفاقية الذي يؤكّد على أنّ أحكامها تدخل حيز التطبيق بعد استيفاء الإجراءات القانونية الجاري بها العمل لإيداعها لدى المحاكم المختصة.

وتعلّقت هذه التنقيحات أساساً بالفصلين 108 و109 المتعلّقين بالتكوين. ومكّن الفصل 108 من الاتفاقية كلّ عون من متابعة دروس في مدارس عمومية أو خاصة معترف بها، بمبادرة منه وبعد درس ملقّه من طرف لجنة التكوين والرّسكلة، وذلك لتحسين معارفه العامة ولمواكبة التطوّر التكنولوجي في ميادين لها صلة بنشاط الشركة وطرق تصريفها الإداري والمالي. ونصّ الفصل 109 على أن "يرتّب العون، الذي تابع دراسته بمبادرة منه بعد موافقة لجنة التكوين بالشركة وتحصّله على شهادة علمية أو تكوينية معترف بها أو على إثر متابعته لمرحلة تكوين مستمرّ نظمتها الإدارة بعد انتدابه،

في الخطة المالية للخطة التي يشغلها عن طريق التسمية المباشرة مع المحافظة على الأقدمية في الدرجة. وفي كل الحالات تتم مراعاة حاجيات الشركة.

وعلاوة على عدم قانونية هذين الفصلين، فقد تبين نتيجة لتطبيقهما، ارتفاع عدد الأعوان الذين بادروا بمواصلة دراستهم دون الحصول على موافقة الإدارة ودون أن تكون الشهادات التي تحصلوا عليها لها صلة بنشاط الشركة. وقد أدى ذلك إلى تعدد مطالب الأعوان لتسوية وضعياتهم والتي بلغ عددها 39 مطلباً في سنة 2013. وقامت الشركة بتسوية 18 وضعية دون مراعاة حاجياتها واستجابة لطلبات النقابة التي تعتبر أن تسوية الوضعيات غير مرتبطة بالضرورة بتحديد الحاجيات⁽¹⁾.

وينص الفصل 32 من اتفاقية المؤسسة في خصوص المناظرات الداخلية، على أنه يتم الانتداب ضمن كل خطة بنسبة 40 % من الشغورات المراد تسديدها عن طريق مناظرة داخلية وذلك من بين الأعوان الذين لهم على الأقل خمس سنوات أقدمية في الخطة الأدنى مباشرة ولا يتم الارتقاء من سلك إلى آخر إلا إذا كان العون مرتباً في الخطة الأدنى من السلك الأدنى مباشرة منذ خمس سنوات.

وتبين من خلال فحص ملقات المناظرات الداخلية⁽²⁾ لسنة 2013 أن الشركة قامت بانتدابات غير مشروعة لفائدة 25 عوناً دون التقيد بشرط الخمس سنوات أقدمية في خطط وظيفية يستوجب بعضها 25 سنة أقدمية.

وقد أفادت الشركة في إجابتها أنه "على إثر إدماج أعوان المناولة في سنة 2011، تم تغيير عدد ساعات العمل من نظام 48 ساعة إلى نظام 40 ساعة في الأسبوع وهو ما أدى إلى نقص في عدد حصص العمل خاصة بالنسبة إلى خطة سائق. ولذلك ارتأت إدارة الشركة تغيير بعض الخطط لتسديد الشغورات وتجنب انتدابات جديدة. مع العلم أنه لم يتم تعويض العمال الذين تغيرت خططهم ونظراً إلى أن جميع العملة لا يتوفر فهم شرط الأقدمية (5 سنوات) فقد تم استثنائياً اعتماد أقدمية الأعوان المعنيين بالشركة طيلة فترة عملهم لدى شركة المناولة".

على صعيد آخر، ضبط الفصل 99 من اتفاقية المؤسسة قائمة الأعوان المنتفعين بمنحة الإيجار التي تساوي 10 % من الأجر الشهري الأساسي⁽³⁾. غير أن الشركة مكنت 42 عوناً آخرين من

(1) محضر جلسة عدد 2 للجنة المتابعة المحدثه بمقتضى المقرر عدد 2012/204 بتاريخ 28 جوان 2012 المنعقدة بتاريخ 13 جويلية 2012

(2) المناظرة الداخلية بإقليم الجم والمناظرة الداخلية بإقليم مركي والمناظرات الداخلية بإقليم هرقله

(3) مدير الاستغلال ورؤساء الأقاليم ورئيس مصلحة الاستخلاص ورئيس مصلحة صيانة الطرق ورئيس مصلحة التقنيات المختصة ورئيس مصلحة الإعلامية ومساعدو الاستخلاص ومساعدو الصيانة ورؤساء المحطات والأعوان الفنيون التابعون لمصلحة التقنيات المختصة والأعوان الفنيون التابعون لمصلحة الإعلامية والأعوان التابعون لمراكز الاستغلال والمراقبة والأعوان التابعين لمصلحة الصيانة بالأقاليم.

الانتفاع دون موجب بهذه المنحة التي أصبحت تسند كتكملة للأجر. وقد تحمّلت الشركة بعنوان هذه المنحة أعباء مالية تبلغ حوالي 51,6 أ.د سنوياً.

ومن ناحية أخرى، بلغت النفقات المتعلقة بالساعات الإضافية في سنة 2011 ما قدره 198 أ.د مقابل 306 أ.د في سنة 2012 و340 أ.د في سنة 2013. وقد تبين أنّ الأعوان ينجزون الساعات الإضافية دون أن تكون مبرمجة مسبقاً ودون الحصول في شأنها على الموافقة المسبقة للرئيس المباشر كما تتمّ تسوية الساعات الإضافية بصفة لاحقة بعد الإنجاز. ويتمتع أعوان المناولة الذين تمّ إدماجهم بالشركة والبالغ عددهم 638 عوناً بثمانى ساعات إضافية في الأسبوع دون إنجازها فعلياً ذلك أنّهم معنيون بنظام عمل 40 ساعة للأسبوع وبالتالي فإنّ الشركة تتولّى صرف مقابل 8 ساعات إضافية غير منجزة لفائدة كلّ عون أسبوعياً.

ويتمتع 16 عوناً بساعات إضافية جزافية تحت عنوان "ما تقتضيه ضرورة العمل" وتقوم الشركة بإدراج هذه الساعات ضمن المكونات القارة للأجر الشهري لهؤلاء الأعوان وترتفع الكلفة السنوية لهذه الساعات إلى حوالي 40 أ.د.

وتبين أنّ الشركة تولّت في شهر جانفي 2014 صرف تذكرة على الراتب لفائدة 379 عون (قباض وقباض أول) بعنوان ساعات إضافية تتعلق بالفترة الممتدة من غرة مارس إلى 31 أكتوبر 2013 بمبلغ قدره 123 أ.د وتمّ ذلك استجابة للطلبات الواردة من النقابة التي طالبت بتمتع أعوان الاستخلاص، الذين يعملون بنظام 8 ساعات عمل في اليوم بأجرة 30 دقيقة جزافية في اليوم عن كلّ حصّة عمل. واستندت النقابة في ذلك على اعتبار أنّ عملية التصريح بالمدخيل اليومية لمحطات الاستخلاص يستغرق من كلّ قابض قرابة نصف ساعة إضافية. وكذلك على اعتبار أنّ كلّ القباض يضطرون إلى انتظار آخر عملية تصريح لامتناء الحافلة المخصّصة من قبل الشركة لنقلهم.

وللتأكد من مدى مشروعية طلبات الأعوان وأنهم يتجاوزون فعلاً الوقت القانوني المخصّص للعمل، كلّفت الإدارة العامة في شهر أكتوبر 2013 رئيسي مصلحة التدقيق والتفقد ومصلحة الإستخلاص بالتقصّي حول الوقت الفعلي الذي يقضيه القباض داخل غرفة الاستخلاص وتبين من خلال الأبحاث أنّه بخلاف لموقف النقابة فإنّ 57 % من حصص العمل تستغرق في أقصى الحالات 8 ساعات وأنّ 75 % من القباض يقومون بالإعلان عن المدخيل اليومية دون تجاوز مدة 8 ساعات وأنّ 25 % فقط منهم يتجاوزون الوقت المخصّص لمراكزهم.

واعتباراً لنتائج هذا البحث توصلت الشركة إلى اتفاق مع النقابة يتعلّق بإسناد الأعوان ما يعادل 15 دقيقة إضافية⁽¹⁾، وذلك بالرغم من أنّ جلّ الأعوان المعنيين لا يتجاوزون فعليا الساعات القانونية المخصّصة لعملهم.

وعلى صعيد آخر، تنصّ إجراءات تنفيذ عقد التأمين على المرض أنّ الشركة تقوم بالتكفل بمصاريف العلاج وشراء الأدوية عوضاً عن أعوانها على أن تتولّى لاحقاً استرجاع المبالغ المدفوعة من شركة التأمين وخصمها من أجور الأعوان المنتفعين بها. إلّا أنّ الشركة لم تقم باقتطاع كافة المبالغ التي لم يتمّ استرجاعها من أجور الأعوان بعنوان التأمين الجماعي خلال الفترة 2010-2013. ونتج عن هذا الإخلال إثقال كاهل الشركة بأعباء ماليّة دون موجب قدرت بما يناهز 288 أ.د.

ب- الوضعية الماليّة للشركة والتّوظيفات الماليّة

سجّلت الشركة خلال السّنوات 2010 و2011 و2012 و2013 نتائج صافية بلغت على التوالي (-10,900 م.د) و(-4,134 م.د) و(-4,050 م.د) و(3,756 م.د).

وتعود النتائج السلبية المسجّلة إلى التّأخير في تطبيق الزيادة في معاليم المرور المتفق عليها منذ سنة 2005 إلى شهر ديسمبر 2014 وإلى ارتفاع قيمة الاستهلاكات وتكلفة القروض الأجنبيّة إلى جانب ارتفاع تكاليف تأجير الأعوان خاصة على إثر إدماج أعوان المناولة في سنة 2011.

وتعتمد الشركة لضمان توازنها المالي على التوظيفات المالية للمبالغ التي تحصّلت عليها أساساً من مساهمة الدولة في الترفيع في رأس مالها ومن القروض الخارجية المخصّصة لتمويل مشاريع بناء الطّرق السّيّارة. وساهمت إيرادات هذه التوظيفات في تقليص العجز المالي للشركة وفي تحسين نتائجها الصافية.

وارتفعت المبالغ الموظّفة خلال السنوات 2010 و2011 و2012 و2013 على التوالي إلى ما قيمته 645 م.د و515 م.د و610 م.د و540 م.د. وبلغت الإيرادات المتأتية من توظيف هذه المبالغ على التوالي 11,890 م.د و30,635 م.د و26,767 م.د و37,707 م.د.

وتبيّن بالرجوع إلى خارطة الطرقات السّيّارة أنّ المشاريع المستقبلية التي برمجتها الشركة تتمثل في إنجاز الطريق السّيّارة 3أ الرابطة بين مدينة بوسالم والحدود الجزائرية والتي يبلغ طولها حوالي 50 كيلومتراً والطريق السّيّارة 2أ التي ستربط الوسط الغربي بالجنوب الغربي وطولها حوالي

⁽¹⁾ (Heure début de poste-Dernière reddition +15 minutes) – 8heures

400 كم. وتتطلب الكلفة المرتفعة لهذه المشاريع قيام الشركة بالبحث عن مصادر تمويل ملائمة من شأنها المحافظة على وضعيّة ماليّة سليمة ومتوازنة.

وقد شرعت الشركة في توظيف أموالها منذ سنة 2009 دون أن تتبع إجراءات واضحة في هذا المجال. وتبين من خلال فحص التوظيفات التي تمت خلال الفترة 2009-2012 أنّ الشركة تقوم بتوظيف المبالغ لدى البنوك في فروعها وليس في مقرها الرئيسي. كما تقتصر الشركة في الغرض على استشارة نفس الفروع ودون أن تشمل كلّ البنوك أحيانا. كما تبين أنّه لا يتمّ التنصيب في بعض الاستشارات على نوعية التوظيفات (مع إمكانية الشراء أو عدمه) أو على تحديد نوعية الفائدة (ثابتة أو متغيرة). وتبين أنّ الشركة تولت بخصوص الاستشارة عدد 2010/04 بتاريخ 16 ديسمبر 2010 قبول جميع العروض المقدمة لتوظيف 330 م.د دون مقارنة العروض أو اختيار أحسن نسبة ودون توضيح طريقة التوظيف.

وتبين أيضا أنّ "فرع الأولمبياد" لبنك الأمان تتمتع بأعلى نسبة توظيف مقارنة ببقية البنوك خلال الفترة 2010-2012 حيث بلغت نسبة التوظيفات لديه 19 % في سنة 2010 و 34 % في سنة 2011 و 45 % في سنة 2012. ولوحظ في بعض الحالات أهمية المبالغ الموظفة من خلال استشارة واحدة لدى هذا الفرع فاقت أحيانا 50 م.د كما تجاوز جملة التوظيفات لدى هذا الفرع خلال نفس السنة 100 م.د.

وصادق مجلس إدارة الشركة بتاريخ 21 ماي 2013 على منهجية الاستشارة في مجال التوظيفات المالية لاختيار أحسن العروض البنكية تتضمن بالخصوص مدة توظيف لا تتجاوز 24 شهرا مع إمكانية الشراء في كل وقت ودون خطايا وباعتماد نسبة الفائدة الثابتة بالإضافة إلى تجزئة المبالغ الموظفة إلى أقساط لا يتجاوز كلّ واحد منها 50 م.د بحيث يتمّ تشريك كافة البنوك في كلّ الأقساط المقترحة على أن لا يتجاوز المبلغ الموظف لدى نفس البنك 50 م.د في كلّ استشارة وعلى أن لا يتجاوز مجموع التوظيفات لدى كلّ البنك 100 م.د سنويا.

وننتج عن تطبيق هذه المنهجية تراجع نسبة التوظيفات لدى فرع "الأولمبياد" لبنك الأمان مقارنة بالفترة 2011-2012 من 45 % في سنة 2012 إلى 22 % في سنة 2013.

وبرغم مصادقة مجلس الإدارة على هذه المنهجية، فإنّ الشركة لم تلتزم باحترامها حيث واصلت استشارة الفروع البنكية عوضا عن المقر الاجتماعي كما تجاوزت في سنة 2013 مجمل التوظيفات لدى إحدى البنوك (البنك العربي لتونس ATB) سقف 100 م.د. كما اعتمدت الشركة نوعيّة توظيفات "بدون إمكانية الشراء" بالنسبة لأربع استشارات بلغ جملة التوظيفات فيها 210 م.د وهو ما يحول دون إمكانية سحب الأموال عند الحاجة بما من شأنه التأثير على السيولة بالشركة.

وعلى صعيد آخر، وخلافاً للفصل 12 من الأمر عدد 2197 لسنة 2002 المؤرخ في 7 أكتوبر 2002 والمتعلق بكيفية ممارسة الإشراف على المنشآت العمومية وصيغ المصادقة على أعمال التصرف فيها وتمثيل المساهمين العموميين في هيئات تصرفها وتسييرها وتحديد الالتزامات الموضوعة على كاهلها والذي ينصّ على ضرورة إدراج برامج توظيف الفوائض المالية وشروطها كإحدى النقاط القارة ضمن جدول أعمال مجلس الإدارة، لا تقوم الشركة بإعداد برنامج سنوي للتوظيفات يأخذ بعين الاعتبار الوضعية المرتقبة للخبزينة صرفاً وإيراداً ويوضّح مصادر المبالغ الموظفة.

ج- أتاوة استغلال الطريق السيارة 1أ

أبرمت الشركة اتفاقية لزمة مع الدولة التونسية قصد استغلال وصيانة الطريق السيارة 1أ حمام الأنف- مساكن على مدى 29 سنة مصادق عليها بالأمر عدد 720 لسنة 1995 المؤرخ في 17 أبريل 1995. وتنتفع الشركة بموجب هذه الاتفاقية بمعاليم الاستخلاص وفقاً للتشريع الجاري به العمل. وفي مقابل ذلك تدفع الشركة للدولة أتاوة استغلال مرتبطة برقم المعاملات المسجل. وقدمت الشركة في سنة 2002، في إطار اتفاقية القرض المسند لفائدتها من البنك الأوروبي للاستثمار كمساهمة في تمويل مشروع إنجاز الطريق السيارة مساكن- صفاقس، أنموذجاً مالياً مرجعياً يؤمن توازنها المالية خلال الفترة 2002-2015 ويتضمن إعفاءها كلياً من دفع معلوم استغلال الطريق السيارة "1أ" حمام الأنف- مساكن بداية من سنة 2011 إلى جانب تحيين تدرج الأقساط المعتمدة لحساب المعلوم وذلك خلال الفترة 2002-2010.

وشرعت الشركة منذ سنة 2011 في تطبيق هذا الأنموذج دون استصدار أمر للمصادقة عليه ممّا نتج عنه نقص في احتساب معلوم الاستغلال بلغ 27,426 م.د. كما تخلّدت بزمة الشركة ديون بعنوان الفترة 2005-2010 قدرها 25,321 م.د. يقابلها خطايا تأخير بلغت 14,637 م.د.

ومن ناحية أخرى، وخلافاً للفصل 9 من اتفاقية اللزمة الخاصة بالطريق السيارة 1أ حمام الأنف- مساكن لم يتمّ تقديم الكفالة البنكية إلى الدولة والتي تساوي 3 % من مداخيل معلوم المرور وقدرها 5,510 م.د.

*

*

*

مكنت الأعمال الرقابية لشركة تونس للطرق السيارة من الوقوف على الصعوبات التي تمرّ بها الشركة في مجال نظام استغلال الطرق السيارة والرقابة على المداخيل وصيانة الطرق السيارة والتصرف في الصفقات والتصرف في الموارد البشرية والتوازنات المالية.

لذا فإنّ الدائرة تدعو سلطة الإشراف والشركة إلى وضع خطة عمل مشتركة تمكّن هذه الأخيرة من تجاوز هذه الوضعية والمحافظة على توازناتها المالية وذلك في انتظار وضع استراتيجية مستقبلية في مختلف مجالات نشاط الشركة والشروع في تنفيذها في أقرب الآجال.

وبالنظر إلى ارتفاع الخسائر المالية التي تحملتها الشركة نتيجة تركيز نظام استغلال الطرقات السيارة، فإنّها مدعوة إلى اتّخاذ كلّ الإجراءات اللازمة لاستخلاص جميع مستحقّاتها لدى صاحب الصفقة.

كما أنّ الشركة مدعوة إلى إرساء نظام مراقبة فعّال على المداخل المتأثية من استخلاص معالم المرور وشحن البطاقات بالاعتماد على مقارنة المدخول المستخرج من المنظومة مع المدخول المصرّح به والوقوف على الفوارق وتبريرها.

ولمزيد تطوير موارد الشركة، تؤكّد الدائرة على ضرورة الحرص على تطبيق ومتابعة بنود عقود لزمات استغلال فضاءات الخدمات خاصّة بالنسبة إلى الفضاءات التي تعمل حسب نظام الأتومات المتغيرة.

وحرصاً على ضمان سلامة مستعملي الطرقات السيارة، تدعو الدائرة إلى ضرورة إيلاء عمليات صيانة الطرقات السيارة الأهمية اللازمة وإلى مزيد تدعيم التدخّلات الوقائيّة لحماية حوزة الطريق السيارة وخاصّة منها تعويض زلّقات الأمان مباشرة إثر تضرّرها ممّا يسمح بالحفاظ على سلامة المرور بالطرقات السيارة وفق المعايير المعتمدة.

كما توصي الدائرة بضرورة التحكّم في آجال تنفيذ صفقات إنجاز الطرقات السيارة ومعالجة الصّعوبات التي من شأنها الحيلولة دون احترام الآجال التعاقدية وبالتالي التأخير في استغلال الطرقات السيارة وما يترتّب عن ذلك حرمان مستعملي الطريق من المرور بطرقات ذات جودة عالية وحرمان الشركة من تحصيل مداخل استغلالها.

ومن شأن الالتزام بالنصوص القانونية الجاري بها العمل في مجال التصرف في الموارد البشرية وخاصّة في ما يتعلّق بالانتدابات والتكوين وإسناد المنح والساعات الإضافية أن يجنب الشركة أعباء مالية إضافية هي في غنى عنها.

رد وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية

- منظومة الاستخلاص

بالنظر إلى أهمية منظومة الاستخلاص بالنسبة لنشاط الشركة، أوصت الوزارة الشركة بالحرص على الإسراع في إنجاز عملية تقييم المنظومة وهو ما تم فعلا مع الدعوة إلى الاستئناس بالمنظومات المستعملة بالبلدان الأجنبية واتخاذ ما يتعين بخصوص ضمان تناسق المنظومات المعتمدة وتفاذي كل تجاوزات في هذا الجانب.

كما حرصت الوزارة في إطار إشرافها على هذه المنشأة العمومية وفي إطار مصادقتها على مختلف الوثائق على دعوة الشركة قصد المحافظة على حقوقها في إطار صفقات منظومات الاستخلاص وتلك المتعلقة باستغلال فضاءات الطرقات السيارة.

- إتفاقية المؤسسة

يجدر التأكيد في هذا الصدد على أنّ كل الزيادات في الأجور أو التعديل في الأحكام الترتيبية يتم إقرارها في كل الحالات في إطار المفاوضات الاجتماعية أو عند الاقتضاء في إطار جلسات صلحية مع الجانب النقابي وبعد مصادقة سلطة الإشراف. وكلّ تعديل لا يندرج في هذا الإطار يبقى مخالفا للتراتب الجاري بها العمل في الغرض.

وفي هذا السياق، أوصت الوزارة الشركة بضرورة معالجة الإخلالات المسجلة على مستوى منظومة التصرف في الموارد البشرية على غرار ملف التكوين علما وأنّ التفقدية العامة بالوزارة تولت إجراء عملية تدقيق حول منظومة التكوين أفرزت عديد التوصيات.

- متابعة الأشغل

تجدر الإشارة إلى أن توقف الأشغال يعود بالأساس علاوة على ما تستدعيه مصادقة الجهات المعنية من حيز زمني هام إلى تشعب المسائل العقارية والآجال الهامة التي تتطلبها عملية الانتزاع وذلك بالتوازي مع الإشكاليات التي عرفت مشاريع الطرقات السيارة إبان الثورة وإيقاف الأشغال من قبل المواطنين. وقد توصلت الوزارة إلى تسوية عديد الملفات في هذا الجانب وأساسا المسائل العقارية منها مما مكن من مواصلة إنجاز المشاريع بالنسق المطلوب.

وفي نفس السياق، يجدر التأكيد على أن توجهات الوزارة الإستراتيجية خلال السنوات القادمة وفي إطار المخطط الخماسي 2016-2020 ترتكز بالأساس على وضع منظومة خاصة بصيانة الرصيد الطرقي والمحافظة على السلامة المرورية لمستعملي الطريق بما في ذلك الطرقات السيارة.

- الجوانب التنظيمية

إزاء ما تمت ملاحظته من تطور سريع لنشاط الشركة من جهة وارتفاع الأعباء وأساسا الأعباء المالية من جهة أخرى وذلك بالتوازي مع ارتفاع عدد أعوان الشركة فقد سعت الوزارة إلى دعوة الشركة قصد الإسراع في إعداد أدوات التنظيم الضرورية {الهيكل التنظيمي (في طور المصادقة على مستوى رئاسة الحكومة) ودليل الإجراءات...} وانتهاج التصرف السليم بالشركة والمحافظة على توازاناتها المالية.

وفي هذا الجانب، تجدر الإشارة إلى أنه تولت الوزارة تعيين –لأول مرة- مدير عام مساعد بالشركة وذلك أساسا بهدف حسن التصرف بالشركة والتقيد بالتراتب المنظمة للصفقات العمومية وتجاوز الإشكاليات والنقائص التي تم الوقوف عليها في هذا الجانب وبالتوازي إنجاز المشاريع في أحسن الظروف من حيث الكلفة والآجال.

- الوضعية المالية للشركة

تجدر الإشارة إلى أنه تم إعداد وثيقة الاتفاقية المالية المبرمة بين وزارة المالية ووزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية وشركة تونس الطرقات السيارة المتعلقة بالنموذج المالي للتصرف في الشركة المعنية بعنوان الفترة 2009-2020.

وتبرز الاتفاقية المذكورة أهمية الاستثمارات المنجزة وتعهدات الشركة إزاء صناديق التمويل والصعوبات المنجزة عن ذلك مع بيان أهم المؤشرات المالية للشركة والتي تتميز أساسا بارتفاع الأعباء المالية إلى غاية سنة 2020 مقارنة بمداخل الاستغلال.

إلا أنه وبصرف النظر عن هذه الاتفاقية، ما فتئت الوزارة تتقدم بالعديد من التوصيات إلى الشركة قصد الضغط على النفقات المتعلقة بمختلف عناوين الميزانية التقديرية (أساسا النفقات بعنوان اقتناء المعدات والتجهيزات وكذلك أعباء التصرف) وعند الاقتضاء إلغاء عدد منها بهدف المحافظة على توازنها المالية.

ردّ شركة تونس الطرقت السيارة

1- نظام الاستغلال

– التناسق بين منظومتي GEA و CS

تفاديا لعدد الصعوبات المتعلقة بعملية التناسق بين منظومتي الاستخلاص CS و GEA والمرتبطة أساسا باستعمال البطاقات الذكية من فئة 256 KO و 512 KO ونظرا لرفض شركة CS التعامل مع شركة تونس الطرقات السيارة، قامت الشركة، في نطاق صفقة تركيز منظومة الاستخلاص بالطريق السيارة أ1 مساكين- صفاقس، بتعميم منظومة الاستخلاص GEA بكل محطات وحواجز الطرقات السيارة وذلك بتعويض منظومة الاستخلاص CS المركزة بالطريق السيارة أ1 حمام الأنف – مساكين و الطريق السيارة أ3 تونس – مجاز الباب – وادي الزرقاء مجانا وذلك طبقا لإذن المصلحة عدد 2014/36 بتاريخ 2014/5/16. وقد انتهت العملية في شهر نوفمبر 2014، وبذلك أصبحت جميع محطات الاستخلاص موحدة في نظام GEA وهو ما خول لشركة تونس الطرقات السيارة استغلال البطاقات من فئة 512 KO وشحن واستعمال البطاقات من فئة 256 KO أيضا بصفة فعالة وذلك بكامل منظومة الاستخلاص المركزة بالطرقات السيارة. كما ركزت الشركة منظومة مرور العربات عبر الكشف عن بعد وتسعى إلى إعداد ملف القبول النهائي للصفقة في أقرب الآجال.

وتكتفي شركة تونس الطرقات السيارة بالأجوبة التي تم إعدادها بمناسبة التقرير الأولي لدائرة المحاسبات والمتعلقة بالنقاط المتبقية في منظومة الاستغلال وتسجل التوصيات الصادرة عن دائرة المحاسبات والمدرجة بتقريرها التأليفي على أن تقوم بوضع خطة عمل لتنفيذ هذه التوصيات في أقرب الآجال.

– تجهيزات التحديد المسبق للصنف

تجدر الإشارة إلى أنّ تجهيزات التحديد المسبق للصنف والتي ارتأت الشركة الاستغناء عنها تتعلّق بعيوب في هذه التجهيزات إضافة إلى سوء تركيب هذه الأجهزة من قبل المزوّد CS وتسعى الشركة إلى إثارة هذا الموضوع في القضية الجارية ضدّ المزوّد المذكور والتي ستطالب من خلالها شركة تونس الطرقات السيارة التعويض عن الخسارة المالية الناتجة عن عدم استعمال هذه التجهيزات.

– عقد صيانة تجهيزات ومعدّات الاستخلاص

شركة تونس الطرقات السيارة اضطرّت لإبرام هذا العقد نظرا للصعوبات التقنية التي تعرضت لها عملية الاستغلال خاصة بعد رفض شركة CS القيام بعملية الصيانة وتمسّكها بإبرام عقد الصيانة معلّلة ذلك بطول آجال الصفقة وتأخّر عمليّة القبول الوقتي.

2- مداخل الاستغلال

– مقارنة المداخل النظرية مع المداخل الفعلية

تجدر الإشارة إلى أنّ شركة تونس الطرقات السيارة تجاوزت الإشكال المتعلّق بمقاربة سجلّ الخزينة مع المدخول النظري المستخرج من المنظومة الإعلامية وذلك بالقيام بالمقاربة بصفة منتظمة ودورية كلّ نهاية أسبوع وكلّ نهاية شهر وبذلك أصبحت جميع المداخل المتعلّقة ببيع البطاقات تتمّ مقارنة معطياتها النظرية والفعلية والتنبّت من مدى تطابقها.

– المداخل المتأتية من استغلال فضاءات الخدمات والاستراحة

تغيير صيغة الأتاوة من قارّة إلى متغيّرة بالنسبة إلى محطتي الخدمات بالنقطة الكيلومترية 29 من الطريق السيارة أ3 تمّ بمقتضى مراسلة رئاسة الجمهورية بتاريخ 8 نوفمبر 2007.

3- التصرّف في الصّفقات

في خصوص آجال إسناد الصفقات، فإنّ مشاريع الطرقات السيارة هي ممّولة من قبل مستثمرين أجنب ومثل هذه الصفقات تبقى من أنظار اللجنة العليا للصفقات العمومية وهي تخضع وجوبا إلى مصادقة الطرف الممّول في كافة المراحل الفنية والمالية وهو ما يؤدي حتما إلى تجاوز تلك الآجال وتمديدتها إلى حين نتائجها النهائية. أما فيما يتعلق بالنقاط الأخرى الخاصة بالتصرف في الصفقات فإن الشركة تكتفي بعناصر الإجابة التي تم موافاة دائرة المحسابات بها ضمن الإجابة عن تقريرها الأولي.

4- التصرّف الإداري والمالي

بالنسبة إلى التصرّف في الموارد البشريّة، تجدر الإشارة إلى أن إسناد منحة الإيجار لبعض الخطط غير المدرجة بالفصل 99 من اتفاقية المؤسسة تم بمقتضى مقررات صادرة عن الرئيس المدير العام وذلك حسب ما تقتضيه ضروريات العمل وحاجيات الشركة.

كما أن اللجوء إلى العمل في الوقت الإضافي يتم في حالات طارئة غير خاضعة للبرمجة المسبقة كالغياب المفاجئ لعون استخلاص أو حدوث عطب بمعدات الاستخلاص والذي يستدعي التدخل خارج أوقات العمل العادية. أما بالنسبة لأعوان التنظيف فإن العمل في الوقت الإضافي مرده بالأساس تغيير نظام العمل لهذه الفئة من الأعوان وذلك من نظام 48 ساعة في الأسبوع إلى نظام 40 ساعة في الأسبوع طبقا لمقتضيات اتفاقية المؤسسة الخاصة بأعوان شركة تونس الطرقات السيارة.

أما فيما يتعلق بالتأمين على المرض فإن الشركة تقوم باقتطاع المبالغ التي تمثل الفارق بين مصاريف العلاج وشراء الأدوية المدفوعة من قبل الشركة والمبالغ المسترجعة من شركة التأمين. غير أن هذا الاقتطاع يستغرق بعض الوقت الذي يعود بالأساس إلى انتظار استرجاع المبالغ من شركة التأمين. كما أن عملية التفاوض مع شركة التأمين لتغيير الصيغة التعاقدية استغرق أيضا من الوقت ما أخر عملية الاقتطاع.

أما بالنسبة للنقاط الأخرى المتعلقة بالتصرف الإداري والمالي والمدرجة بالتقرير التأليفي، تكتفي شركة تونس الطرقات السيارة بعناصر الإجابة التي تم إيفاء دائرة المحاسبات بها ضمن الإجابة على تقريرها الأولي.